

每周经济观察

盒马给零售业上了一课

现代商业社会，开业或倒闭是再正常不过的事。不过，近期盒马关闭全部会员店的消息还是引发了市场的广泛关注。事件本身虽已淡去，但它留给我们的思考仍在发酵——未来中国的零售业到底该怎么做？

零售业市场竞争历来激烈，盒马会员店选择主动退场，背后的原因并不复杂。说白了，就是断臂止损“收一收”，把有限的资源和精力放到更赚钱的地方。从5年前高调入场到如今黯然告别，我们更愿意认为这是中国零售业本土会员制的一次商业实验，它折射出消费市场生态的深刻变革，也给困扰中的中国零售业上了一课。

与山姆等老牌会员店相比，盒马进军会员店并非没有优势，特别是借助线上线下一体化的快速配送体系，也曾有过一段高光时刻。与此同时，超大面积仓储建设、重资产投入以及长达10年左右的回本周期，还是成为盒马会员店难以承受的市场之重。

零售业竞争从来不只是价格上的竞争，其背后涉及成本控制、供应链管理等方面方面，甚至与消费者的情绪价值也密切相关。这一点，我们每个消费者都有切身

体会。此前市场分析认为，盒马将会员费定在与山姆持平的258元，但现实消费中未能构建与之匹配的价值体系，有消费者竟发现同款商品价格在会员店反高出15%。这种价值倒挂暴露出本土零售企业最致命的软肋：将会员制简单理解为收费门槛而非服务体系，而后者才是会员店核心市场竞争力所在。

需要指出的是，盒马会员店的退场，不应简单解读为会员制在中国消费市场的失败，恰恰相反，这是零售企业应时而变的一次理性商业修正。事实上，盒马在关闭会员店的同时，持续发力“盒马鲜生+盒马NB”双线战略、“轻资产+小型化门店”策略，叠加本土人性化服务，让盒马这些新业态展现出令人刮目相看的市场活力。

从零售业发展历程看，盒马会员店退出市场，可能是近年来最耐人寻味的商业案例之一。它给所有从业者带来了一个提醒：在中国这个全球最复杂的消费市场里，任何商业模式或业态的移植都必须扎根在本土之上，在尊重商业规律的同时，重构符合当地消费市场的人、货、场三方关系，唯此方能获得持久的市场席位。

这让人不禁联想到中国零售业的另外两个样本：耳熟能详的胖东来和陷入销售困境的传统家居卖场。它们都扎根于本土市场，之所以前者收获了美誉无数、后者却屡陷囹圄，原因可能有很多条，但有一点必须看到：新旧业态之间并非简单的替代关系，零售业变革本质上是消费需求变化驱动的流通革命。无论是传统业态还是新业态，唯有持续

创新、精准满足消费者需求，才能在变革中赢得发展空间。

我国超大规模市场优势决定了这里的消费市场足够大，大到完全可以容纳各种业态的进入。问题在于，未来的中国零售业该如何选择？盒马、胖东来们或许都给不出标准答案，但零售业市场的高质量发展，根本还在于精细化的运营和更高效的供应链支撑。真正赢得市场的，不是对规模的盲目追求，而是要理性回归零售业的本质，以更加务实、更具性价比的商品与服务重构市场竞争力。



魏琪嘉

最新数据显示，初步核算，今年上半年我国海洋生产总值达5.1万亿元，同比增长5.8%，海洋经济呈现规模壮大、结构向优的发展态势。7月份召开的中央财经委员会第六次会议提出，推进中国式现代化必须推动海洋经济高质量发展。无论是带动产业发展，还是培育新的经济增长点，海洋经济都具备无限潜力，这种潜力得益于丰富的海洋资源禀赋，构建在完备的制造业门类体系之上，也必将在不断拓展的应用场景中更加彰显。推动海洋经济高质量发展当下有为、未来可期，需要充分发挥政府、市场“双轮驱动”作用，引导优质要素资源按照产业发展规律向海洋经济领域持续涌入。

海洋经济是一个综合的产业业态，涉及范围广，涵盖技术研发、装备制造、基础设施、外贸易流等多个重要环节。推动海洋经济高质量发展，这些重要环节一定要同步协同发展。只有在关键环节实现更高质量发展，海洋经济才能实现综合竞争力显著提升。这要求在推进具体工作中，要有整体观和系统观，从培育有利于海洋经济发展的良好生态环境入手，实现全产业链协同发展，形成各环节相互支撑、各要素相互配合的良好局面。

拓宽足够场景，支撑海洋技术研发。产业发展、技术先行，这是一条重要客观规律。要用好丰富的海洋资源这一重要优势条件，结合产业技术研发的独有特点和需求，提供试验场，营造微环境，有效满足深海科学基础研究和深海技术原始创新的场景需要。此外，用足用好当前依托不同地域搭建的技术成果转化平台，充实实验室软硬件设施，探索推进海洋技术研究领域产学研一体化，发挥好专业海洋院校的学科优势，促进技术加快实现产业化，更好服务于海洋生产一线。

推动海洋装备制造业提质扩容、做大做强。装备制造业是支撑海洋经济发展的关键门类，有了实实在在的装备，其他一切应用场景才能成为现实。我国装备制造业优势明显，海洋装备制造有成熟的技术积累和生产经验，要用好这些优势，持续推动产业朝着高端化、智能化、绿色发展。找准关键路径，是这类装备制造产业可持续发展的重点。要从供需两方面发展好海洋工程装备细分领域，实现以点带面推动发展的效果。一方面，紧紧围绕海洋开发需求需要，做好工程装备的供给保障。当前，环渤海地区、长三角地区、珠三角地区初步形成了初具规模的产业集群，这些地区对装备的需要又具有明显的差异化，这就要求相关的装备生产方要有较强的市场需求捕捉力，在差异化需求中找准自身的生产定位。另一方面，要服务好海洋资源开发利用这一重要目标，搭建各类信息平台，帮助经营主体及时感知国内外海洋资源开发装备需求变化的动态，提升供需匹配程度。

系统推进海洋基础设施的规划、运营“双提升”。海洋基础设施是海洋经济循环畅通的“毛细血管”，这个网络高效、畅通，整个海洋经济发展就有了坚实基础。以港口资源为例，在当前已经有很好基础的前提下，提升质量的关键就是做好规划、运营“双提升”，坚决避免规划、运营不匹配，重资产、轻运营等问题。在规划方面，侧重强化港口与产业、城市之间的协作联动，发挥好枢纽港的主干功能，兼顾支线港的协同作用，提升整体运营效率。在运营保障方面，持续推进港口货物疏运的便利化水平，用数字化、智能化技术赋能海洋基础设施运营管理，通过精细化、便利化的管理提升运行效率，创造新的利润增长点。

提升海洋外贸物流对活跃海洋经济业态的牵引作用。从产业门类之间的关系看，海洋外贸物流可以看成是整个海洋经济的“闭环”，有了活跃的海洋外贸物流，整个海洋经济才更有活力，更有可持续发展的能力。在海洋贸易方面，聚焦稳量提质，巩固海洋贸易基本盘，积极拓展新渠道，以外贸产品竞争力的提升强化海洋贸易的稳固性。对接高标准国际经贸规则，以高标准、高质量打造中国海洋经济产品出口的“金名片”。在海洋物流方面，着力做好航线布局以及优化调整，航线布局要与产品流出、流入的走向和需求相匹配，加强集约化布局和建设，实现内外联动、有效接驳，更好服务海运外贸。

（作者系国家信息中心经济预测部产业经济研究室研究员）

把握消费提质升级新趋势

邓 浩

之忧敢消费、消费环境优获得感强愿消费。

数据显示，过去4年，全国居民人均可支配收入和人均消费支出分别从3.2万元、2.1万元提高到4.1万元、2.8万元。在此基础上，要想方设法增加居民收入，提高公共服务和社会保障水平，降低居民的医疗、教育、住房等支出。居民的消费能力提升了，后顾之忧减少了，消费预期才能稳定。

根据国际经验，在迈向高收入国家的过程中，消费结构会从以商品消费为主转向以服务消费为主。“十五五”时期，服务消费将是我国消费升级的一个主要发展方向，也是未来消费需求增长最主要的动力来源。在技术进步推动下，商品消费也会向更高品质升级。这对广大经营主体来说，既是挑战更是机遇。

消费环境改善是一项系统工程，涉及基础设施建设、市场监管、消费者权益保护、信用体系建设等多方面。在加快建设全国统一大市场的背景下，增强消费意愿，离不开多方协作、多措并举。无论是规范市场秩序，严厉打击各类违法犯规行为，还是健全相关法律法规体系，建立便捷、高效的消费维权渠道，都是题中应有之义。

（中国经济网供稿）

交通运输是国民经济的“大动脉”。“十四五”时期，我国交通运输事业取得历史性成就，综合交通运输体系建设实现突破性进展，“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架建成率超过90%，建成全球最大的高速铁路网、高速公路网和邮政快递网，拥有全球规模最大的海运船队和世界级港口群，交通运输综合能力、服务质量、运行效率大幅提升。

当前，以技术创新为核心、以数字化智能化为引擎、以绿色转型为底色的交通运输领域新质生产力加快发展。比如，我国自主研发的CR450动车组实现时速400公里持续运行，创造高铁速度新标杆；时速600公里高速磁浮试验样车在青岛下线，填补了航空与高铁之间的速度空白。又如，农村智慧物流“最后一公里”加速打通，山东青州的“无人机+驿站”模式，山区农产品从采摘到送达城市消费者手中的时间缩短至48小时。

在交通运输行业发展过程中仍面临多重制约。例如，多式联运衔接效能有待提升，部分重点港口铁路专用线接入尚未完全覆盖；不同运输方式在货物编码、单据格式等标准上存在差异，导致联运效率不高；核心技术自主可控能力需加强，智能交通领域部分关键部件和核心专利仍依赖外部，国内企业在技术研发和专利布局上还有提升空间；东部沿海地区智慧交通设施建设较为完善，中西部农村地区数字化改造进度相对滞后，数据共享不畅影响了跨区域协同效率。未来，要在产业布局、智慧升级、绿色转型等方面发力，向“人享其行、物畅其流”的美好未来前行。

以技术创新突破产业瓶颈。推动交通领域改革创新和科技成果转化应用，加强传统交通运输与新一代信息技术及新能源新材料新工艺的深度联动。依托国家科研平台和国家科技重大项目，推动重大技术和关键装备研发突破，重点支持智能驾驶芯片、车路协同通信协议、智能导航终端等技术研发应用。构建产学研用协同创新体系，支持高校与企业共建智能交通联合实验室，加速自动驾驶算法、新能源动力系统等技术成果转化。扩大自动驾驶出租车、智能公交等应用场景，积累安全测试经验。提升交通服务的智能化水平，推动交通行业向数字化、网络化、智能化方向转型。

以绿色转型重塑发展底色。优化交通运输结构，提升全国铁路货运量和内河货运量占比。加大新能源装备推广力度，提高长途运输、公共交通、水运领域新能源基础设施建设，解决新能源运输设备的后顾之忧。推广船舶LNG动力改造，完成沿海老旧运输船舶节能改造，降低内河船舶单位运输周转量能耗。



勾建山作(新华社发)

纠治PPT里的形式主义

“工作干得好，不如PPT做得好；群众掌声多，不如PPT里动画多。”PPT本应是提高效率的工具，然而在一些地方和部门却变了形、走了样，成为形式主义的新变种。有基层干部吐槽：为了做出一份好看的PPT，不得不耗费大量时间钻研设计。有的基层干部把做PPT当成表现机会，把本该用在服务群众和抓具体落实的时间、精力与资金，浪费在不必要的特效包装上。这种倾向，加重了基层负担，造成了铺张浪费，与求真务实的作风渐行渐远，背后折射出扭曲的政绩观。中共中央办公厅、国务院办公厅印发《整治形式主义为基层减负若干规定》，指出形式主义、官僚主义是顽瘴痼疾，必须下大力气坚决纠治。纠治PPT里的形式主义，重点是要树立正确政绩观，多点实绩、少点包装，让真抓实干蔚然成风。

(时 锋)

向“人享其行、物畅其流”前行

不久前，人力资源和社会保障部等5部门组织开展人力资源服务业与制造业融合发展试点，加快促进高质量充分就业，助力构建现代化产业体系。制造业是立国之本、强国之基，破解其“招人难”“留人难”并存的结构性问题，既是保障产业链安全的迫切需求，更是践行“人才是第一资源”战略的关键举措。

近5年，我国制造业人才培养成效显著。当前，我国技能人才总量已超2亿人，高技能人才超过6000万人，占技能人才的比例约为30%，已累计建设1176个国家级高技能人才培训基地和1475个技能大师工作室。职业教育改革深入推进，现代学徒制试点覆盖1000多个专业点，推动将企业先进技术标准和职业能力融入人才培养方案。地方实践同样亮眼，江苏省着眼技能人才培养、评价、使用、激励等重点环节持续发力，全省技能人才和高技能人才总量分别达到1494万人、494万人，比“十三五”时期末分别增加105万人、39万人。广东省上线服务平台，整合全省技工院校专业设置情况，全省技工院校构建起与20个战略性新兴产业集群同频共振的专业体系，打造出覆盖全产业链的技能

人才培育生态链。

2024年，中共中央、国务院印发《关于深化产业工人队伍建设改革的意见》，提出“健全产业工人终身职业技能培训制度”，为发展新质生产力、推动高质量发展培养急需人才。同年，人社部等5部门印发《关于加强人力资源服务助力制造业高质量发展的意见》，提出聚焦先进制造业发展需求，培育一批专注制造服务的高水平人力资源服务机构，推动人力资源供给侧与产业需求侧深度协同。这些政策从技能评价、终身培训到服务供给，构建起制造业人才发展的“四梁八柱”。

更好培育制造业人才，应主动对接企业用工需求，缓解结构性人才矛盾。有关部门应主导建立动态更新的制造业紧缺人才需求目录，统筹教育、人社、工信等部门资源，设立产教融合专项引导基金，对深度参与校企共建实训基地、跨企业培训中心的企业给予税收减免和专项补贴。职业院校须建立专业设置与产业升级联动机制，推行“双导师制”和学分银行制度，支持龙头企业与院校共建“订单班”“冠名班”，确保课程内容对接智能工厂、工业互联网等新业态需求。企业需落实技能培训主体责任，

联合人力资源服务机构组建招聘用工联合体，破解季节性用工难题，推动技能认证标准全国互认。

推动人力资源服务向专业化数字化转型。加快建设国家级制造业人力资源调度平台，整合人社部就业公共服务数据、工信部产业地图和教育部技能人才库，洞察制造业用工需求趋势，实现区域用工余缺智能调剂与预警。支持人力资源服务机构开发制造业专用招聘大模型、AI虚拟面试官、元宇宙实训舱等产品，为中小企业提供“即用即聘”灵活用工服务。筑牢数字化治理制度基础，探索推行包容审慎监管方式，建立制造业人力资源数据安全标准与信用评价体系，严厉打击信息泄露和就业歧视，保障劳动者权益。

破除人才流失难题，应当重构技能人才价值生态。政策层面应深化“新八级工”制度改革，将技能等级与薪酬待遇、子女教育、医疗保障直接挂钩，探索技术工人股权激励与利润分享机制。企业需建立“管理+技能”双通道晋升体系，对自主培育的首席技师、特级技师给予岗位津贴和培训经费支持，规划建设劳模创新工作室，形成“名师带徒”和技能传承网络。

破解招人难留人难并存问题

陈双泉 周婉婷